

Kl. 16:00

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til justitsministeren. Så er det hr. Frank Aaen, der får ordet i anden omgang.

Kl. 16:00

(Ordfører)

**Frank Aaen (EL):**

Jeg kan sige til ministeren, at nu støtter vi jo lovforslaget. Vi har oven i købet tilladt os at sige, at vi mener, at det bl.a. er på baggrund af et langvarigt arbejde, som Enhedslisten har været med til, at det her lovforslag bliver fremsat. Og det er vi selvfølgelig tilfredse med.

Jeg vil da også sige, at det jo ikke er nok, at regeringens gentagne gange har sagt, den er imod Guantánamo, for det har jo ikke haft nogen konsekvens. Som vi diskuterede her i formiddag, er Danmark måske oven i købet på vej til at lave sit eget Guantánamo forstået på den måde, at mennesker uden dom kan holdes indespærret eller på anden måde straffes i lang tid, uden at der er en egentlig domstolsafprøvning. Så mere hellig skal man jo ikke gøre sig.

Jeg er da glad for, hvis vi kan sige, at alle de ting, som pågår f.eks. med søvnberøvelse og den slags former for mishandling, også er omfattet af loven. Men hvad så med torturhæleri? Når nu Danmark siger til myndighederne i Syrien, at her er en mand, som vi anklager for at være medvirkende til terror, og vedkommende så bliver fanget og udsat for tortur og efterfølgende returneret til Danmark, er det så strafbart for de danske myndigheder, at vi har givet oplysninger til en fremmed stat, som gør, at vedkommende person bliver udsat for tortur? Er det medvirken til tortur, som er strafbart efter den her lov, eller er det ikke? Det er da et relevant spørgsmål, det synes jeg absolut.

Når vi i Irak og i Afghanistan er med til at tage fanger, som kommer i amerikansk eller afghansk varetægt og bliver udsat for tortur, er det så medvirken til tortur, som er strafbart efter den her lov, eller er det ikke? Det er da også et relevant spørgsmål.

Det er derfor, vi siger, at vi støtter loven, vi stemmer for den, vi synes, at det er et stort fremskridt, men vi ønsker også at afprøve, hvilke former for tortur der er omfattet eller ikke omfattet, og hvilke former for medvirken til tortur, som er omfattet eller ikke omfattet. Det vil vi så gøre i en lang række spørgsmål, der kommer i udvalgsarbejdet, og det synes jeg hverken at Det Radikale Venstre eller ministeren skal beklage sig over, tværtom. Sådan hørte jeg nu heller ikke

hr. Simon Emil Ammitzbøll. For vi er jo i en gråzone.

Jeg vil også sige noget om, hvem der er omfattet. Det er da rigtigt, at for få år siden kunne vi aldrig drømme om, at Danmark enterede med private sikkerhedsorganisationer i forbindelse med krigsførelse. Det er jo nyt, at det nu sker i Afghanistan, og at det også sker delvist i Irak, at vi entrerer med private sikkerhedsfirmaer, som vi ved står for de mest grusomme handlinger, f.eks. i Irak. Det er da meget godt at få at vide, hvis Danmark entrerer med et privat sikkerhedsfirma, hvordan de så er placeret i forhold til lovgivningen. Og når det ikke var dækket ind af gammel lovgivning, så er det, fordi det er helt nyt. Vi har jo ikke tidligere drømt om, at Danmark skulle entrere med et privat sikkerhedsfirma, så derfor kommer de spørgsmål.

Kl. 16:03

**Første næstformand (Svend Auken):**

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**7) 1. behandling af lovforslag nr. L 96:**

**Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Konfiskation af knallerter m.v.).**

Af justitsministeren (Lene Espersen).  
(Fremsættelse 12.03.2008).

Kl. 16:04

**Forhandling**

**Første næstformand (Svend Auken):**

Som ordfører byder jeg velkommen til hr. Søren Pind, værsgo.

Kl. 16:04

(Ordfører)

**Søren Pind (V):**

Der er nogle, der kunne få det fejlagtige indtryk, at det er forbi jeg er Venstres knallertbølge, jeg får lov til at varetage dette forslag, men det er imidlertid ikke tilfældet. Det skyldes, at vores egentlige knallertordfører, hr. Karsten Nonbo, desværre er kørt et andet sted hen og ikke kan

være til stede. Med hvilken hastighed ved jeg imidlertid ikke det er sket ... Nej, det tror jeg vi skal lade ligge. Men jeg kan på Venstres vegne sige følgende:

Lovforslaget indeholder to hovedelementer, nemlig skærpede regler for konfiskation af knallert, når der har været foretaget konstruktive ændringer af knallertens motor, og en lempelse af reglerne for befordring af børn bag på motorcykler.

Når reglerne vedrørende konstruktive ændringer af knallertens motor skærpes, skyldes det først og fremmest de mange dødsulykker de sidste år, hvor knallerter har været implicerede. I 2005 døde fire unge i alderen 16-17 år, i 2006 døde syv i alderen 16-17 år, og i 2007 døde ti. I år er to i denne aldersgruppe allerede døde, og sidste år blev der rent faktisk sat en makaber rekord med over 30 knallertdødsfald i trafikken.

Desværre findes der ingen statistik, som helt nøjagtigt fortæller, hvor mange af alle disse offer der kørte på konstruktivt ændrede knallerter – det der populært kaldes borede, gearede eller hakkede knallerter. Det meldes dog, at en stor del af knallerterne var ulovlige, og at udtrykket en boret knallert ikke engang er dækkende mere, for i dag kan man også øge en knallerts hastighed ved at foretage chiptuning eller anden form for elektronisk manipulation.

Derfor gælder de nye regler ikke alene, når man kan se, at knallerten er ændret fysisk, men også når det blot kan konstateres, at en lille knallert kan køre mere end 43 km/t. og en stor knallert mere end 64 km/t. Med de nye rullefelter, som politiet kan benytte, behøver man derfor ikke længere skille knallerten ad, men kan blot måle dens hastighed, og er den over 43 km/t. eller 64 km/t., kan knallerten erklæres for konstruktivt ændret. Det er så op til politiet, om man ønsker at skille knallerten ad og konfiskere de ulovlige dele første gang. Gør politiet det ikke, er det måske at friste den unge mand over evne, men det må understreges, at det er den unges eget ansvar at gøre knallerten lovlig igen og ikke blot fortsætte den ulovlige kørsel.

Der er ingen tvivl om, at de unge mennesker, som kan foretage disse ændringer, er kvikke hoveder, som nok skal blive til noget, navnlig på grund af deres tekniske snilde. Det er ikke fordi vi anser disse unge mennesker for at være kriminelle, at vi sætter kraftigere ind – nej, det er fordi vi så gerne vil beholde dem i live. De unge men-

nesker er også så kvikke, at de helt nøjagtigt ved, hvornår de er blevet taget første og anden gang, og de ved også, at de først får konfiskeret knallerten, når de bliver taget tredje gang. Derfor vil de også hurtigt finde ud af, at fremover konfiskeres knallerten, når de tages anden gang af politiet. Man kunne nok gøre kort proces og tage knallerten allerede første gang, men det kan dog ikke afvises, at nogle unge, nok særlig piger, ikke altid er klar over, hvad de kører på, og knallerten kan jo godt være ulovlig, selv om den ikke kan køre meget over det tilladte.

Det andet element i forslaget slækker på kravene for at have børn bag på motorcykel. Vi må nok erkende, at vi strammede skruen lige lovlig meget for et par år siden. I mellemtiden er der kommet ret gode børnesæder til motorcykler frem, og derfor tillades det nu at transportere børn over 5 år bag på en motorcykel, når de sidder i et godkendt barnesæde, selv om de ikke er mindst 135 cm høje.

Den gældende skrappe regel blev indført for et par år siden, da regeringen kom i mindretal. Jeg har studeret statistikken for de sidste 6-7 år meget nøje og kan konstatere, at det rent faktisk aldrig er sket, at et barn er blevet slået ihjel under transport på motorcykel, end ikke et barn under 5 år. Derfor vil vi i Venstre gerne tilkænde give, at såfremt det daværende flertal måtte have fortrudt, at man var lige vel skarp, vil vi i Venstre gerne igen være med til at se på reglerne.

Der er ingen tvivl om, at forældre, som transporterer børn bag på deres motorcykel, er meget ansvarlige – ikke nok med at de ikke forårsager ulykker, men de er tilsyneladende også gode til at forudse andres forseelser, for de undgår simpelt hen at blive indblandet i ulykker. Eneste undtagelse er en 11-årig dreng, som døde i september sidste år.

Venstre kan derfor tilslutte sig lovforslaget og vil gå konstruktivt til værks, hvis der skal justeres på lovforslaget.

Kl. 16:09

#### **Første næstformand (Svend Auken):**

Vi siger tak til ordføreren, og af hensyn til seerne vil jeg bare gøre opmærksom på, at fordi man har humoristisk sans, behøver det ikke betyde, at man ikke tager sagerne alvorligt og ikke skal tages alvorligt.

Vi går videre i ordførerrækken, og den næste er hr. Flemming Møller Mortensen. Værsgo.

(Ordfører)

**Flemming Møller Mortensen (S):**

Netop i mandags begyndte politiet en ny indsats for at standse ulovlig knallertkørsel. Det er ikke et problem af ny dato, idet det har været kendt, at mange unge benytter den her farlige ungdomssport til at køre for hurtigt, og det sker ofte ved, at de justerer hastigheden i forhold til den indstilling, knallerten ellers har haft fra starten; det er netop det, man kalder en boring.

Indsatsen fra politiets side må ses på baggrund af, at antallet af dræbte og tilskadekomne knallertførere er vokset betydeligt siden 2005. Det er så også den dystre baggrund for ministerens forslag til konfiskation af såkaldt borede knallerter, der er ændret for at kunne præstere mere end de 30 km/t. og 45 km/t., som de er indstillet til at kunne præstere fra fabrikanternes side.

Ifølge TV2's hjemmeside mandag omkom der 42 knallertkørere i trafikken sidste år, mens 1.100 kom til skade, hvilket ikke er kommet med i bemærkningerne til lovforslaget. I den anledning sagde projektleder i Rådet for Større Færdselsikkerhed Ursula Friis, at det er et stort problem med unges hasarderede knallertkørsel, men at de har respekt for bøder og konfiskation.

Derfor kan vi ikke få kontrol nok på dette område, sagde Ursula Friis.

Det synspunkt kan det vel være svært at være uenig i.

Forslaget rammer ikke i blinde den nybagte knallertejer, som på sin første tur har lidt for meget fart på. Det rammer til gengæld meget målrettet de knallertkørere, der for anden gang griber i at have ændret knallertens maksimale hastighed. Det er indlysende, at en såkaldt knallert 45, der kan køre 70 km/t., er ændret ved et indgreb. Det skal der ikke skaffes beviser for i fremtiden, nemlig at den er boret, nej, den konkrete hastighed vil i fremtiden være tilstrækkelig for at kunne stadfæste dette.

Det er faktisk, at for høje hastigheder udgør en sikkerhedsrisiko for såvel knallertkøreren som dennes omgivelser. Og hvis man står i en situation, hvor ejeren ikke ved første pågribelse er tilgængelig for argumenter, vil konfiskation da være en rimelig handling, næste gang det sker. Indtil nu er det kun kommet på tale at konfiskere knallerten, hvis der tre gange er sket en overtrædelse af hastighedsgrænserne. Det er som bekendt ikke muligt at fratage føreren kørekortet,

Kl. 16:09

fordi det kun er muligt at straffe knallertkørere med bøde eller konfiskation.

Forslaget her indebærer også regler for færdsel med børn på motorcykler, hvilket vi fra socialdemokratisk side finder helt rimeligt.

Herefter havner ministeren i en helt anden boldgade ved at foreslå lovhjemmel til uddelegering af ansvaret for transport af farlige stoffer. Efter ministerens mening har der hidtil ikke været tilstrækkelig lovhjemmel for uddelegering af sådanne opgaver, hvorfor det nu ønskes klart formuleret. Heller ikke hertil har vi indvendinger.

De øvrige mindre ændringer i færdselsloven skal jeg ikke her knytte særlige bemærkninger til, da det i langt overvejende grad er ændringer af teknisk karakter, der her gør sig gældende.

Alt i alt kan Socialdemokraterne støtte forslaget, men vi vil da benytte muligheden for at påpege, at vi er meget bekymrede over det generelt voksende antal trafikdræbte og tilskadekomne. Frem til i dag er mere end 90 omkommet i trafikken i 2008, heriblandt netop i denne uge flere knallertkørere. Det understreger for os, at der generelt er brug for nye sikkerhedsmæssige initiativer, ikke blot for knallertkørerne.

Kl. 16:13

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og det er fru Marlene Harpsøe som ordfører.

Kl. 16:14

(Ordfører)

**Marlene Harpsøe (DF):**

Vi er alle stødt på dem på veje og gader; knallerter, der larmer frygteligt og kører stærkt. Det skaber utryghed, når de i høj fart kommer kørende i trafikken. Tallene for persons-kader med knallerter indblandet er også skræmmende. I 2005 og 2006 var der tilsammen knap 2.000 persons-kader, hvoraf 53 medførte døden. Det er 53 dræbte for meget. Og det er derfor vigtigt at stramme op på området for knallertkørsel.

Det er tankeløst at ændre på sin knallert med det ene formål at køre stærkere. Ud over at udgøre en risiko for færdselssikkerheden er det også uhyre støjende for de forbipasserende. Dansk Folkeparti hilser lovændringen velkommen. Vi mener, at det er vigtigt at slå hårdt ned på disse ulovlige ændringer. Når der for små og store knallerter er sat maksimale hastighedsgrænser på 30 km/t. og 45 km/t., er det af hensyn til færdselssikkerheden. Disse grænser bager vi i Dansk Folkeparti naturligvis op om.

Det bliver desuden nemmere for politiet at konfiskere disse knallerter, idet politiet med dete lovforslag udelukkende vil kunne gøre det, ud fra hvor hurtigt knallerten kører. Det betyder, at politiet ikke længere er nødt til at skille knallerten ad for nærmere undersøgelser.

Desuden lægger forslaget op til en ændring af færdselsloven, f.eks. således at forældre kan befordre deres børn på motorcykel, hvis de opfylder de krav, som lovforslaget foreskriver.

Overordnet kan Dansk Folkeparti støtte lovforslaget.

Kl. 16:15

**Første næstformand** (Svend Auken):

Jeg siger tak til ordføreren. Og så går vi videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er fru Pia Olsen Dyhr – ja, netop.

Kl. 16:16

(Ordfører)

**Pia Olsen Dyhr** (SF):

Jeg skal ikke som de tidligere ordførere gentage, hvad der står i lovforslaget, men jeg vil godt gøre opmærksom på, at vi har noteret os, at der er tre dele i det her lovforslag, og i spørgsmålet om konfiskation af knallerter er vi ganske positive over for det, ministeren åbner op for.

Vi ser gerne, at ministeren på et senere tidspunkt kigger på nogle af de andre problemer, der er i forbindelse med knallerter i Danmark. Vi har en gruppe af ældre, der vælger at benytte sig af at køre på knallert, og som samtidig også ofte er spirituspåvirkede, og vi har måske også brug for en eller anden form for sanktionsmulighed over for dem. De er ikke med i det her forslag, og vi har selvfølgelig forståelse for, at det ikke er i alle lovforslag, at alting behøver at være med, men vi vil gerne have, at ministeren på et eller andet tidspunkt forholder sig til den problemstilling, fordi vi oplever, at nogle ældre knallertkørere har fået frakendt kørekortet til at køre bil og så i stedet for vælger at kaste sig over knallerten i spirituspåvirket tilstand. Det er faktisk et problem og et problem, som er stigende.

Den anden del af forslaget, som drejer sig om befordring af børn under 135 cm, er vi også positive over for. Jeg var tidligere ordfører på forslaget, da det blev behandlet i Folketinget – det var faktisk mit første lovforslag – og i den forbindelse var vi positive over for, at man gik ind og regulerede, men vi kan godt se, at der har været nogle u hensigtsmæssigheder med det forslag, og det er klogt af ministeren at ændre på det. Sådan må det være, når vi har travlt med lovgivningen. En anden gang skal vi måske bruge lidt

længere tid på høringsprocessen, så vi undgår, at vi skal lave tingene om.

Til den tredje del i lovforslaget, hvor man lægger op til nogle ændringer i forbindelse med vejtransport af farligt gods, vil vi fra SF's side gerne stille nogle spørgsmål med hensyn til klagadgangen, fordi man afskaffer den. Men det er vi sikre på at vi godt kan finde ud i udvalgsarbejdet, så vi er generelt positivt indstillet til lovforslaget.

Kl. 16:17

**Første næstformand** (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren, og så går vi videre. Det er hr. Tom Behnke som ordfører, og efter ham er det hr. Ammitzbøll.

Kl. 16:18

(Ordfører)

**Tom Behnke** (KF):

Jeg tror, at alle, specielt drenge og mænd, der har været drenge, kender det at sidde på en helt almindelig knallert og konstatere, at den ikke kan køre mere end 30 km/t. Så kribler det i fingrene for at gøre et eller andet for at få lov at køre bare lidt stærkere. Sådan tror jeg det rykker i enhver ung mand, der har fået en knallert. Når man først har vænnet sig til at køre 30 km/t., så vil man gerne køre hurtigere. Jeg tror egentlig, at det er sådan helt naturligt, at man længes efter at få lidt luft under vingerne og piske af sted. Men sagen er jo, at når man gør det, er man jo altså nået dertil, hvor man udsætter sig selv for unødigt fare. Det er farligt at køre stærkere, end køretøjerne er indrettet til, og som de lovligt må. Der er en god grund til, at vi har lavet nogle hastighedsbegrænsninger. Der er en god grund til, at de forskellige køretøjer er godkendt til de hastigheder, de nu engang er. For det er farligt at køre stærkere, end man må, og det er farligt at køre meget stærkt, når man ikke har rutinen og erfaringen. Det er derfor, vi har forskellige aldersgrænser for, hvornår man må køre 30 km/t., og hvornår man må køre stærkere, nemlig når man bliver 18 år og så kan komme op på nogle andre køretøjer.

Derudover er det også et faktum, at disse unge, der pisker rundt, jo er nogle små fartdjevle, som skaber usikkerhed og utryghed på stier og i boligområder, og det kan vi jo selvfølgelig heller ikke have, det duer ikke.

I dag er det jo sådan, at det faktisk er meget nemt at lave en konstruktiv ændring af en knallert, meget nemmere, end det var i gamle dage. I gamle dage skulle man jo have fat i alverdens værktøjer og arbejde i adskillige timer for at få

en knallert til at køre stærkere, men i dag er det jo meget, meget nemt, og man kan vel egentlig også – selv om de ikke må det – bare køre op til forhandleren og sige: Gør lige noget ved den her. Det er der formentlig ikke nogen forhandler der gør, men der går jo rygter om, at det kan gøres så nemt. Og ved at det er blevet så meget nemmere, bliver det også nødvendigt at skærpe tonen yderligere over for de her unge, sådan at vi sørger for, at de holder sig på den rigtige side af loven, undlader at lave konstruktive ændringer af deres knallerter og dermed undlader at køre stærkere, end de må, og stærkere, end de kan. Når jeg siger stærkere, end de kan, så er det, fordi vi desværre har set et stigende antal, som kører på knallert, der kommer til skade og bliver dræbt i trafikken, og det duer selvfølgelig ikke.

Hidtil har det jo været sådan, at politiet har skullet skille knallerterne ad og kunnet bevise, at der er foretaget konstruktive ændringer, for at man kan gå ind og bødesanktionere, og for at man så også i tredjegangstilfælde kan gå hen og konfiskere. Vi er helt enige med regeringen i, at det er unødigt bøvet. Altså, kan en knallert køre væsentlig stærkere, og det bliver konstateret ved en hastighedsmåling f.eks. på et rullefelt, må det i sig selv være belæg nok for at sige, at der er foretaget en konstruktiv ændring, for ellers kan de her knallerter jo ikke køre væsentlig stærkere end det, de er beregnet til, og det, de er typegodkendt til.

Derudover er vi meget tilfredse med, at man skærper yderligere også i forhold til, hvornår der kan ske konfiskation, nemlig sådan at allerede anden gang, man ikke kan finde ud af at holde fingrene fra sin egen knallert og begynder at rode i motoren for at lave konstruktive ændringer, ja, så kan der ske en konfiskation. Vi opfordrer til, at det så rent faktisk også sker, således at vi sender det klare og tydelige signal: Hold fingrene fra knallertens konstruktive dele. Benyt den som det køretøj, den er, og hav så tålmodighed, indtil du bliver 18 år. Til den tid får man jo så mulighed for at få et kørekort, og så kan man få lov til at køre stærkere. Men indtil da: Hold den nede i fart.

Kl. 16:21

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Så er det hr. Simon Emil Ammitzbøll.

Kl. 16:21

(Ordfører)

**Simon Emil Ammitzbøll (RV):**

Det er jo i virkeligheden på en alvorlig baggrund, nemlig antallet af ulykker i forbindelse med transport på knallerter, vi behandler det her lovforslag, så der kan ikke være nogen tvivl om, at formålet med og intentionerne i lovforslaget er glimrende.

Man kan så måske stille spørgsmål om rimeligheden i, at folk, der køber en knallert, som der skulle være en fejl ved i konstruktionen, kan risikere at få konfiskeret deres knallert, fordi den kan køre for stærkt, uden at de nogen sinde har kørt for stærkt. Vi har godt lagt mærke til, at det først er i andengangstilfælde, men vi håber i så fald ikke, at der vil være steder, hvor man laver for intensive ugekampagner imod knallerter, så det allerede er den næste dag på vej hen for at få den repareret, at man kan risikere at få konfiskeret sin knallert.

Det er i virkeligheden også lidt interessant at prøve at lave det tankeeksperiment, at vi overførte de samme retfærdighedsbetragtninger til bilerne. Her ved vi jo også, at der er en lang række mennesker, der ikke kan holde foden fra speederen, og man kan jo med samme logik spørge, om biler, der kan køre mere end 145 km/t., overhovedet bør kunne det, for vi må jo kun køre 130 km/t. på de danske motorveje, og så har vi endda ligesom her med knallerterne givet et særligt spænd.

Når jeg kommer med de her betragtninger, er det ikke for at negligere alvoren bag forslaget, og det er heller ikke, fordi jeg i lighed med Advokatrådet skal sætte mig op på den høje hest. De påberåber sig endda den europæiske menneskerettighedskonventions artikel 6 for at sige, at der er problemer i, at man går ind og konfiskerer folks knallerter alene af den grund, at de kan køre for stærkt, på trods af at der er tale om en konstruktionsfejl. Ifølge hørings svarene er det faktisk en ud af hundrede knallerter, der leveres med en sådan produktionsfejl.

Vi vil stille nogle spørgsmål om, hvordan man vil forholde sig i konkrete sager, så det ikke bliver alt for nidkært, og så vil vi nok alt efter svarene på de spørgsmål ende med om ikke at stemme imod så stemme enten blankt eller ja til lovforslaget. Nu skal man vel ikke gøre sagen mere kompliceret, end den er.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Så er det hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 16:24

(Ordfører)

**Per Clausen (EL):**

Det er jo altid lidt bekymrende, hvis en diskussion om konfiskation af knallerter kan bringe ens kønsidentitet i fare. Det var hr. Tom Behnkes indlæg, der gjorde det, for jeg må jo indrømme, at jeg tilhører den del af menneskeheden, som aldrig haft den her ubetvingelige naturlige drift efter at køre hurtigt – en såkaldt dødsdrift vil jeg kalde det. Da jeg selv er tilhænger af den opfattelse, at vi måske lægger for meget vægt på den forskel, der naturligt er mellem kønnene, og underprioriterer det sociale, må det jo falde tilbage på mine forældre, som har opdraget mig på en sådan måde, at jeg ikke har fået den naturlige drift efter døden.

Det kunne ellers også være interessant, hvis man overførte det her forslag på bilkørslen, som hr. Simon Emil Ammitzbøll var inde på. Det er slet ikke sådan, at man skulle beslaglægge biler, fordi de kan køre for hurtigt, men tænk nu, hvis vi havde det sådan i den danske lovgivning, at hvis man to gange havde kørt for hurtigt i sin bil og var blevet snuppet for det, fik man sin bil konfiskeret. Det kan godt være, at det ville være meget mere effektivt end frakendelse af kørekort, hæftestraf osv., så det var måske værd at betænde den vej. Jeg vil overveje, om jeg kan komme igennem Enhedslistens meget nidkære opfattelse af retssikkerhed med et sådant synspunkt. Det er da værd at prøve.

Ellers vil jeg sige, at det er fuldstændig rigtigt, at den her sag er yderst alvorlig. Det er også rigtigt, at forslaget her beskæftiger sig med det, som er et af kerneproblemerne, når mennesker kommer til skade og dør i trafikken, nemlig hastigheden. Derfor er der al mulig grund til at behandle forslaget positivt, selv om jeg også har den opfattelse, at der i hvert fald er et enkelt svar, som ministeriet kommer med i forbindelse med høringen, som jeg ikke synes er helt tilfredsstillende.

Der bliver spurgt: Hvad nu, hvis det er sådan, at man har fået konfiskeret sin knallert og efterfølgende vil lægge sag an? Man er godt nok blevet snuppet to gange, og første gang fik man at vide, at den kunne køre for hurtigt, men man har ingenting gjort, så man forstår det ikke, og så vil man faktisk gerne efterfølgende lægge sag

an mod det firma, der har solgt én en ulovlig knallert. Her svarer ministeriet, at man nok finder en praktisk løsning på det, hvis man har brug for knallerten til at dokumentere det. Det svar synes jeg måske ikke er helt godt nok.

Ellers er Enhedslisten indstillet på at gå positivt ind i behandlingen af det her forslag, på trods af at det altid gør indtryk, når Advokatrådet taler om menneskerettighederne, for Enhedslisten har ikke lyst til at stemme for forslag, som gør, at der kan opstå tvivl om vores respekt for menneskerettighederne.

Der er et andet element i forslaget, som vi grundlæggende er meget mere bekymrede over. Det er ikke, fordi det i forhold til den praksis, der er i dag, indeholder nogen stor forandring. Når det i forhold til transport af farligt gods anføres, at man nu skal have bemyndigelse til at overgive beføjelser til andre myndigheder, så synes jeg, at det lyder meget fornuftigt, men jeg må indrømme, at vi i Enhedslisten bliver noget bekymrede, når det også er en bemyndigelse til at overgive muligheden for at udstede attester og tilladelser til private virksomheder. Vi ved godt, at det er en naturlig konsekvens af, at man sendte Biltilsynet i udbud, men det er nu grundlæggende vores opfattelse, at udstedelse af attester og tilladelser osv. er myndighedsopgaver, som vi synes de offentlige myndigheder bør tage sig af. Så det vil vi i hvert fald interessere os en del for i udvalgsarbejdet, også fordi vi faktisk synes, at det, at man nu får udstedt attester, tilladelser osv. i forbindelse med transport af farligt gods, er et vigtigt problem, og det kan jo også godt, selv om det måske er sjældent, få alvorlige konsekvenser, hvis det ikke foregår på en ordentlig måde.

Vi håber sådan set i Enhedslisten, at vi kan ende med at stemme for det her forslag, for vi vil ikke være kendt som dem, der ikke vil stoppe knallertbøllerne. Dem har vi nemlig ingen af i vores parti, de må være i Venstres Ungdom. Men vi vil altså også være lidt opmærksomme på, hvad der sker omkring transporten med farligt gods.

Kl. 16:28

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det justitsministeren.

Kl. 16:28

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Jeg vil gerne indlede med at takke for de meget positive tilkendegivelser, der er kommet i forbindelse med behandlingen af lovforslaget, og

også for de måske lidt ufrivilligt morsomme bemærkninger, der er faldet undervejs.

Jeg tror bestemt, at det er helt korrekt, som hr. Tom Behnke også gav udtryk for, at især for mange af det mandlige køn er alt det, der har noget med knallerter at gøre, noget, der er forbundet med ens ungdom og den kådhed, der var på det tidspunkt. Derfor er der nok mange, der trækker lidt på smilebåndet, når vi nu kommer og skærper reglerne, herunder ikke mindst reglerne for knallerter, der er konstruktivt ændret. Der er nogen, der synes, at det udtryk i sig selv er meget morsomt, fordi alle andre bruger udtryk som udboret og meget andet.

Det korte af det lange er, at den alvorlige baggrund for, at det her lovforslag bliver fremsat, er, at vi desværre kan se i statistikken, at der er en opadgående tendens til, at folk bliver slået ihjel i trafikken, når de sidder på en knallert. Vi må også erkende, at første gang, man som ungt menneske bliver sådan en rigtig aktiv deltager i trafikken, er, når man erhverver sig en knallert og begynder at køre rundt. Det er her, de unge for alvor begynder at gøre sig bekendte med færdselsregler og meget andet.

Derfor er det selvfølgelig også meget uheldigt, at der har været en stor tendens til at ændre knallerterne, så de kører alt for hurtigt og så hurtigt, at knallerter faktisk ikke er indrettet til at kunne bremse hurtigt nok, lyse langt nok frem og meget andet til at kunne forhindre, at uheld og ulykker sker. Derfor er det simpelt hen nødvendigt, at vi strammer op på reglerne, så der bliver bedre mulighed for at komme efter de personer, der ikke overholder gældende lov.

Næsten alle ordførerne har været inde på lovforslagets mange elementer, så jeg vil ikke trætte Folketinget med at gennemgå dem endnu en gang, men blot sige både til hr. Simon Emil Ammitzbøll og hr. Per Clausen, som havde spørgsmål til dele af lovforslaget, at jeg synes, at vi må tage de spørgsmål under udvalgsbehandlingen.

Jeg vil dog sige til fru Pia Olsen Dyrh, at det er fuldstændig korrekt, at der nogle steder i landet – nogle steder måske mere udtalt end andre steder – er et billede af, at mange ældre mænd, der ikke længere har et kørekort, fordi de har fået frataget det på grund af spirituskørsel, i stedet for erhverver sig en knallert. Det er i sig selv en udfordring, at der er en gruppe, som har et mindre eller større spiritusproblem, som i stedet for at sidde i en bil sidder på en knallert.

Jeg vil gerne være med til under udvalgsbehandlingen at se på, om der er mere, som vi i

forbindelse med det her lovforslag kan gøre her. Men jeg vil sige, at jeg er meget glad for, at Folketingets partier, bl.a. i forbindelse med satspuljeaftalerne, har fået afsat penge til alkoholafvænningskurser, for det er et samfundsproblem, vi står over for, hvor jeg tror, at vi bedst løser det ved at sørge for, at der er de behandlingstilbud, der skal til, så vi undgår, at der er så mange mennesker, der færdes i trafikken i stærk alkoholpåvirket tilstand. Det synes jeg at vi skal tage under udvalgsbehandlingen og se på, om der i forbindelse med det her lovforslag er mere, der kan gøres.

Jeg vil gerne takke for de positive tilkendegivelser og ser frem til udvalgsbehandlingen.

Kl. 16:32

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ministeren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**8) 1. behandling af lovforslag nr. L 130:**

**Forslag til lov om ændring af lov om færgefart. (Ændringer som følge af cabotagesejladsforordningen m.v.)**

Af transportministeren (Carina Christensen).  
(Fremsættelse 27.03.2008).

Kl. 16:32

**Forhandling**

**Første næstformand (Svend Auken):**

Forhandlingen er åbnet. Hr. Jacob Jensen.

Kl. 16:33

(Ordfører)

**Jacob Jensen (V):**

Jeg vil indledningsvis sige, at for Venstre er det vigtigt, at vi har en ordentlig og effektiv færgebetjening af vores øer rundtomkring i landet, og allerhelst ser vi selvfølgelig, at den færgebetjening foregår på kommercielle vilkår. Men der kan selvfølgelig være steder, hvor passagergrundlaget simpelt hen ikke er tilstrækkeligt til, at der er nogen, der i en udbudsrunde ønsker at